

令和元年度再評価箇所

事業名	JR長崎本線連続立体交差事業		事業区分	街路事業	事業主体	長崎県
起終点	自：長崎市松山町 至：長崎市尾上町				延長	約2.5km
事業概要	JR長崎本線の長崎市松山町から長崎駅までの区間において、鉄道を連続立体交差化することにより4箇所の踏切を除去し、踏切による交通渋滞の解消等交通の円滑化を図るとともに、線路により分断されていた東西市街地の一体化による地域活性化に寄与することを目的とした事業である。					
H13年度 着工準備採択	H20年度都市計画決定 H21年度事業認可		H21年度用地着手		H22年度工事着手	
全体事業費	494億円		事業進捗率	67%	供用済延長	-km
計画交通量	- 台/日					
費用便益 分析結果	B/C (事業全体) 1.03 (残事業) 2.82	総費用 (残事業)/(事業全体) 185億円/505億円 事業費：179億円/474億円 維持管理費：6億円/31億円	総便益 (残事業)/(事業全体) 521億円/521億円 走行時間短縮便益：508億円 / 508億円 走行費用減少便益：12億円 / 12億円 交通事故減少便益：1億円 / 1億円	基準年 令和元年		
事業の効果等	<ul style="list-style-type: none"> ・鉄道の高架化により、4箇所の踏切が除去され、踏切による交通渋滞の解消や踏切事故が無くなることにより、交通の円滑化が図られる。 ・鉄道により東西に分断された市街地の一体化により地域活性化に寄与する。 ・九州新幹線及び長崎駅周辺土地地区画整理事業と一体的な整備により、長崎駅西側の土地の有効な活用が可能となる。 					
関係する地方公共団体等の意見	<ul style="list-style-type: none"> ・九州新幹線および長崎駅周辺土地地区画整理事業との一体的な整備促進が望まれている。 					
事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等	<ul style="list-style-type: none"> ・平成28年3月に長崎県及び長崎市が長崎駅舎・駅前広場等デザイン基本計画を公表。 ・駅周辺土地地区画整理区域内におけるMICEや駅ビル等の開発計画、また近隣の土地におけるサッカースタジアムを主とした大規模開発計画が各事業者から公表された。 					
事業の進捗状況、残事業の内容等	<ul style="list-style-type: none"> ・平成28年3月に仮線への切り替え完了。平成28年10月に高架本体工事の現地着手を行い、現在、全区間に渡り高架本体工事(上部工)、駅舎建築や軌道工事を施工している。 					
事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等	<ul style="list-style-type: none"> ・令和2年3月の高架切り替えに向け、鋭意工事を進めていく。 					
施設の構造や工法の変更等	なし					
対応方針	事業継続					
対応方針決定の理由	以上の状況を勘案すれば、事業の必要性、重要性に変更はないと考えられる。					

事業概要図



※ 総費用、総便益とその内訳は、各年次の価額を割引率を用いて基準年の価値に換算し累計したもの

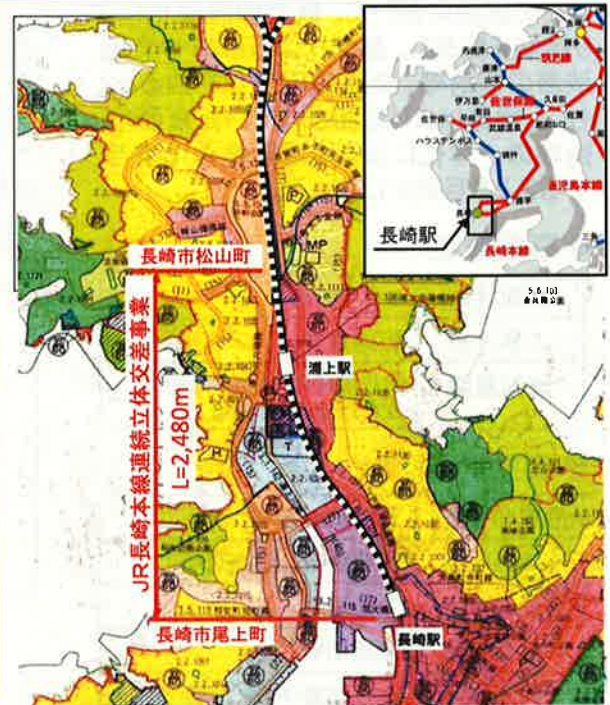
令和元年度 第1回 長崎県公共事業評価監視委員会

再評価対象事業

都政-1 街路事業(連続立体交差)
JR長崎本線

事業主体 長崎県

再評価
の理由 再評価後変更



1

1. 審議経過

審議経過	再評価の理由	工期		事業費 (億円)	B/C	備考
		着工	完了			
当初	-	H13	H27	348.0	2.15	【工事概要】 延長=2.5km 工事方式: 仮線方式 除却踏切: 4箇所
第1回審議 (H17)	着工準備採択後5 年経過	H13	H33	348.0	1.74	【当初評価からの変更概要】 都市計画手続き難航による工期延長
第2回審議 (H22)	再評価後5年経過	H13	H32	396.0	1.11	【前回評価からの変更概要】 設計の進捗に伴う事業費増額
第3回審議 (H27)	再評価後5年経過	H13	H32	396.0	1.09	(前回計画からの変更点なし)
第4回審議 (H30前回)	再評価後変更	H13	H33	426.0	1.06	【前回評価からの変更概要】 駅舎デザインの変更による事業費増額 と工期延長
第5回審議 (R1今回)	再評価後変更	H13	R3	494.2	1.03	【前回評価からの変更概要】 支障物の発生、労務費・材料費の単価 上昇等による事業費増額

2

2. 目的・事業概要・これまでの経緯

◆目的

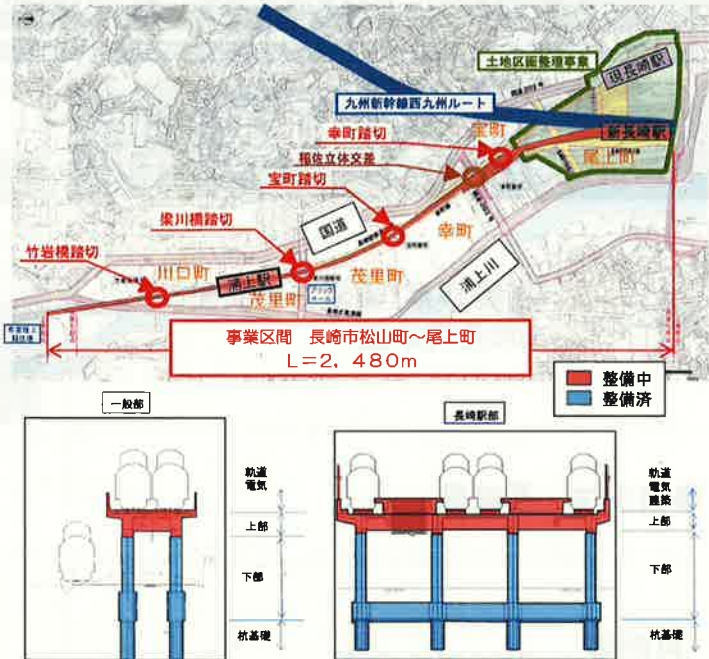
JR長崎本線の長崎市松山町から長崎駅までの区間において、鉄道の高架化により踏切を除却し、踏切による事故や交通渋滞の解消等、交通の円滑化を図るとともに、線路により分断されていた東西市街地の一体化による地域活性化に寄与することを目的としている。

◆事業概要

計画延長	L=2,480m
工事方式	仮線方式
除却踏切	竹岩橋踏切、梁川橋踏切、宝町踏切、幸町踏切

▼事業経過

平成13年度	着工準備採択
平成21年度	事業認可、用地着手
平成22年度	工事着手
平成27年度	仮線切替
令和元年度	高架切替予定(3月)



事業進捗率 67.4%(事業費ベース)
用地進捗率 100%(面積ベース)

3

3. 事業の効果・必要性

<交通の円滑化>

現状では踏切による交通渋滞や緊急車両の交通遮断等が発生。鉄道を高架化し事業区間内の4箇所踏切を除却することで、踏切による交通渋滞や踏切事故の解消等が図られる。



踏切による交通渋滞

踏切による緊急車両の交通遮断

<東西市街地の一体化>

鉄道によって分断された東西市街地の一体化による地域活性化に寄与することが期待される。

九州新幹線及び長崎駅周辺土地区画整理事業との一体的な整備により長崎駅周辺の土地の有効活用が可能。



稲佐立体交差点付近の高架イメージ



梁川橋踏切付近の高架イメージ



長崎駅周辺の整備イメージ

4

4. 事業の進捗状況(事業費の見直し①)



事業費増の内容	増額	主な増額理由
①支障物の発生	約30.0億円	既設の軌道の一部撤去した際に当初想定していなかった支持杭が出現し、杭の破碎撤去が必要となったが、今後撤去する軌道の下にも同様の支持杭が存在する可能性があり、その破碎撤去費用を追加計上する。
②旧橋撤去工法変更	約11.5億円	当初、既存の橋梁を仮設構造物で下から支え、橋梁を切断・分割し、クレーンにて撤去する計画だったため、仮設構造物等が、橋梁と交差する道路(国道)の交通を阻害することから交通規制が必要となるものであった。しかし、関係機関との協議の結果、交通規制は非常に困難であるため、夜間施工にて橋梁を横すべりさせクレーン等にて撤去する工法へ変更を行った結果、増額となる。
③物価上昇	約16.4億円	県内外で大規模工事が集中し、ここ数年で資材価格や人件費が高騰している。また、国が定めている諸経費率の引き上げもあったことから、増額となる。
④液状化対策の追加	約5.6億円	盛土区間の隣接箇所で行った掘削工事を行った際、地質が当初想定と異なっていたことから盛土区間について詳細調査をおこなったところ液状化対策工が必要(H30.1)となったため工事費が追加計上となる。

5

4. 事業の進捗状況(事業費の見直し①)



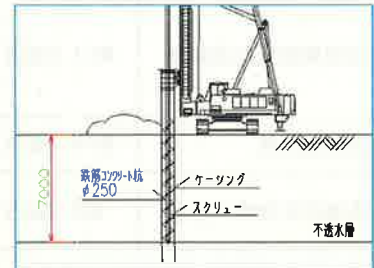
事業費増の内容	増額	主な増額理由
⑤仮土留工法の変更	約3.4億円	高架橋の基礎設置に伴う掘削をする際に鋼矢板による仮土留を設置し、高架橋の基礎設置後撤去する計画であったが、一部において撤去の際に軌道の変状が確認され、変状を避けるため撤去をせず存置することとしたため、増額となる。
⑥歩行者動線の確保	約1.3億円	高架切替後(R2.4)から駅広整備完了(R5予定)までの期間、旧駅舎から新駅舎へのアクセスとして国道側の歩道を通る迂回ルートを予定していたが、地元からアクセスを最短にしてほしいという要望があった。また、警察からは国道の歩道幅員が一部狭小であり迂回路として適さないとの意見もあったことから、新幹線工事や区画整理事業と調整し、仮設の歩行者通路を設置することとし、工事費が追加計上となる。
計	約68.2億円	

6

4. 事業の進捗状況(事業費の見直し②)

①支障物の発生

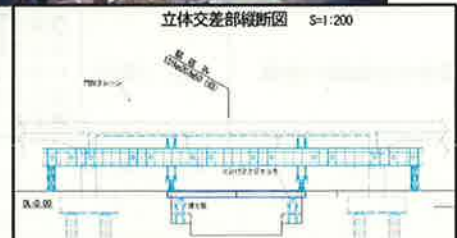
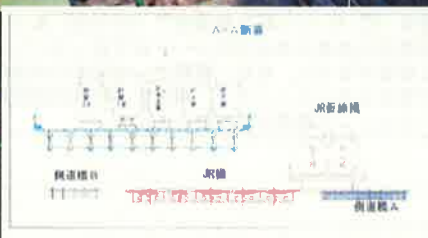
- ・長崎駅構内の軌道(待機場の軌道)撤去時に、当初想定していなかった支持杭(コンクリート)が出現し、杭の破碎撤去を要した。【施工数量：800本程度／約450m】
- ・今後撤去を行う長崎駅構内の軌道(延長 約5,500m)の下においても支持杭が存在する可能性があり、その破碎撤去費用を追加計上する。



4. 事業の進捗状況(事業費の見直し③)

②旧橋撤去工法の見直し

- ・当初、既存の橋梁を仮設構造物で下から支え、橋梁を切断して分割し、クレーンにて撤去する計画だったため、仮設構造物等が、橋梁と交差する道路(国道)の交通を阻害することから交通規制が必要となるものであった。しかし、関係機関との協議の結果、交通量が非常に多いことなどから交通規制が困難であるため、交通への影響を最小とする施工方法に見直しを行った。その結果、夜間施工とし、橋梁を横すべりさせクレーン等にて撤去する工法へ変更した結果、増額となる。【対象施工数量：橋長約35.4m、最大幅約22.2m、最小幅約6.8m、4橋】



5. 社会経済情勢等の変化

- ・本事業地に隣接する三菱重工長崎造船所幸町工場跡地において、サッカースタジアムを主とした開発計画が民間事業者によって進められている。

↓

周辺エリアにおいて約1万台の交通量の増加が見込まれる。



※ジャパネットホールディングスHPより(R1.6.11発表)

■長崎スタジアムシティプロジェクト概要

所在地：長崎県長崎市幸町（長崎駅徒歩10分）

用途：サッカースタジアム、商業施設、ホテル、マンション、オフィス、駐車場など
土地面積：68,746.58㎡

- 移動時間短縮便益 35億円増
- 走行経費減少便益 7億円増

9

6. 事業の投資効果

◆費用対効果(B/C)

項目	前回評価 (平成30年度)	今回評価 (令和元年度)
残事業	2.99 = 459億円 / 154億円	2.82 = 521億円 / 185億円
全事業	1.06 = 459億円 / 434億円	1.03 = 521億円 / 505億円

〔費用〕

- ・連続立体交差事業に要する費用、関連道路の整備及び維持管理に要する費用

〔便益〕

- ・移動時間短縮便益、走行経費減少便益、交通事故減少便益

〔プラス要因〕

- ・開発交通量の増加(近隣における大規模開発に伴う変更)

〔マイナス要因〕

- ・事業費の増(支障物の発生、労務費・材料費の単価上昇等)

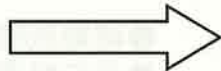
◆B/Cでは計測できない効果

- ・東西市街地の一体化による土地利用の増進
- ・駅舎デザインの高質化による景観の向上
- ・高架下空間の有効活用による利用可能用地の創出
- ・踏切による一旦停止の解消に伴うCO2排出量の削減

7. 対応方針(原案)

- ◆ 長崎駅から浦上駅周辺のエリアにおいて、鉄道の高架化により踏切を除却し、交通の円滑化を図るとともに、鉄道で分断されていた東西市街地の一体化により、地域の活性化に高く寄与する事業である。
- ◆ 事業進捗率は事業費ベースで約67%[333億円/494.2億円](平成30年度末)であり、用地進捗率は100%となっている。
- ◆ 九州新幹線西九州ルート of 令和4年度完成・開業に合わせて、長崎市から長崎駅周辺土地地区画整理事業との一体的な整備促進が望まれている。
- ◆ これまで可能な限りコスト縮減を図ってきており、事業効率化に大きく寄与する新たなコスト縮減は見込めない。
- ◆ 事業費の増額はあるものの、費用対効果は見込まれる。

対応方針
(原案)



継続